Comisión de Hacienda

Carpetas Nos. 2208 de 2007
y 746 de 2005

Versión Taquigráfica N° 1421 de 2008

CIUDADANOS URUGUAYOS RESIDENTES EN EL EXTERIOR QUE SE PROPONGAN REGRESAR AL PAÍS

Se les exceptúa de la prohibición de importación dispuesta en la Ley Nº 17.887
ver exposición

CONSORCIOS DE EXPORTACIÓN

Creación y regulación de su funcionamiento
ver exposición

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 27 de febrero de 2008

(Sin corregir)

PRESIDE: Señor Representante Eduardo Brenta.

MIEMBROS: Señores Representantes José Amorín, Alfredo Asti, Silvana Charlone, Jorge Gandini, Gonzalo Mujica, Pablo Pérez González y Héctor Tajam.

ASISTE: Señor Representante Álvaro Delgado.

INVITADOS: Por la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay, contador Johnny Lindner, Presidente; doctor Ignacio Paz Gutiérrez, Gerente, y señor Gustavo Quartino, Secretario.

SEÑOR PRESIDENTE (Brenta).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Hacienda tiene el gusto de recibir al doctor Ignacio Paz Gutiérrez, al contador Johnny Lindner y al señor Gustavo Quartino, representantes de la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay.

Ustedes habían solicitado una entrevista a la Comisión con motivo de emitir opinión sobre el proyecto que habilita a los ciudadanos uruguayos residentes en el exterior que se propongan regresar al país a traer consigo sus bienes de uso personal, la maquinaria correspondiente a su trabajo y demás. Ya conocen el proyecto;

nosotros teníamos previsto analizarlo en el día de hoy y, por tanto, nos pareció conveniente convocarlos para conocer vuestra opinión.

SEÑOR LINDNER.- Soy Presidente de ACAU. Antes que nada, agradecemos el tiempo que nos brindan y la posibilidad de dar a conocer nuestra opinión.

La Asociación del Comercio Automotor del Uruguay está integrada por dieciocho empresas que representan a treinta y dos marcas, y significa en términos de mercado más del 80% de la comercialización de automóviles, más del 95% en lo que se refiere a camiones y el 100% de los ómnibus. Decimos esto para que ustedes tengan una idea de la magnitud de lo que representa la Asociación en el sector automotor.

Hemos tomado conocimiento del proyecto que se está discutiendo. Queremos manifestar en, primer lugar, que consideramos positivo el contenido conceptual del proyecto. Nos parece bien orientado, pero deseamos hacer algún comentario en cuanto a su alcance, sobre todo porque hay antecedentes en la década del noventa de alguna situación que no estaba prevista y originó ciertos inconvenientes.

Básicamente, entendemos que es correcto dar a los uruguayos residentes en el exterior que estén pensando en retornar la posibilidad de traer determinados bienes, ya que, hoy por hoy, en función de la ley de prohibición de importación de usados no podrían hacerlo. Sin embargo, pensamos que sería conveniente fijar un límite a esa potestad, porque la creatividad de los uruguayos, lamentablemente, es muy amplia y se podrían generar situaciones no queridas por el espíritu de este proyecto de ley.

Si analizamos los antecedentes en materia de migración y retorno, tenemos el Decreto 290, de 1990 -en el proyecto se hace referencia a esta norma-, que, a su vez, tuvo decretos modificativos, básicamente el Nº 582, de 1993, que plantea una acotación monetaria. Ese decreto fija un monto de US$ 250.000 para la importación exonerada de todos los gravámenes establecida en el Decreto 290, de 1990.

¿Por qué decimos esto? Vamos a plantear una situación hipotética. Imaginen una cuestión de intencionalidad: yo me contacto con un uruguayo residente en el exterior que cumpla el requisito de haber permanecido tres años fuera del país y le digo que compre cincuenta automóviles y diez camiones para hacer un alquilado en Uruguay. Le propongo que los importe al amparo de esta norma y que funcionemos como socios. Tal como está redactado el proyecto, podría ser perfectamente posible la importación exonerada de todo tributo, y sería una competencia desleal para los uruguayos que se han quedado acá, que han luchado en momentos difíciles y han desarrollado sus empresas.

Este es el motivo de nuestro planteamiento y fue recogido en ese decreto del año 1993 a raíz de una situación concreta que se dio, ya no por ciencia ficción. Entonces, el Parlamento de aquel momento entendió que había que acotar el alcance de la norma.

Ese es el fundamento de nuestra petición de una limitación o de incorporar el Decreto 582, modificativo del Decreto 290, de 1990.

SEÑOR QUARTINO.- Me desempeño como Secretario de la Asociación del Comercio Exterior del Uruguay y soy representante de la marca Mercedes Benz.

Abundando en los detalles que ha manifestado el contador Lindner, lo que más nos importa es tener una certeza jurídica para todas las inversiones, trabajos y desarrollos que nosotros hacemos; la importación de vehículos usados no lo permite. Durante muchísimos años la prohibición de la importación de vehículos usados se estableció mediante decretos que se renovaban semestralmente. Hay varios ejemplos de que, cuando por alguna razón el Decreto demoraba unos días, ya había alguien con permisos de importación de vehículos usados prontos para ingresar al país y competir puntualmente y en forma desleal con aquellos que cumplían con todas las normativas de aportes y tributos y generaban empleo.

Si lugar a dudas, compartimos el apoyo que se pueda dar a los inmigrantes extranjeros y ciudadanos uruguayos que decidan radicarse en el país, aportando capital y maquinaria para actividades productivas. Esto es anterior a nosotros. El Decreto del 28 de febrero de 1947 reglamentó la estadía de inmigrantes. En 1972 ya se otorgaron las primeras franquicias. Luego, el Decreto 290, de 26 de junio de 1990 reglamentó los extremos requeridos para los ciudadanos uruguayos. Y por el Decreto 582 de 1993 se estableció un monto económico.

Por tanto, si en este proyecto de ley no se toman en cuenta todos esos antecedentes, nuevamente nos veremos ante una situación de falta de certeza jurídica para todo el trabajo que desarrollamos que, como decía el contador Lindner, es muy importante dentro del sector automotor del Uruguay.

Reitero que no estamos en contra del espíritu de este proyecto, pero queremos que sea debidamente acotado en cuanto a montos y a la demostración fehaciente del valor de lo que se va a importar.

Recientemente se sancionó la Ley Nº 18.250 que también establece la reglamentación para inmigrantes y ahí, particularmente, en el caso del automóvil se establece con mucha claridad que la persona con más de tres años en el exterior puede importar una unidad con determinada antigüedad y no puede comercializarla hasta cierta fecha. Nosotros pretendemos algo similar para la importación de camiones o de maquinaria de ese tipo.

SEÑOR MUJICA.- Concretamente, ¿ustedes están pidiendo en que se limite el número de vehículos o el monto?

¿Con relación a los camiones y maquinaria están pensando límites diferentes?

SEÑOR LINDNER.- En su momento discutimos esto y, básicamente, lo que pensábamos era fijar un monto porque la casuística puede ser muy variada. Entonces, a los efectos de no tener que analizar tantos casos individualmente, fijar un monto total al que se puedan aplicar las exoneraciones parece lo más práctico. Según el Decreto de 1993 ese monto era de US$ 250.000, cantidad que consideramos suficiente para una inversión en autos o camiones.

SEÑORA CHARLONE.- Me parece atendible el planteo de los invitados.

La duda que me genera el texto del artículo del proyecto de ley es que en el segundo inciso se plantea "de solicitud para introducir un vehículo [...] y hubieran cumplido todos los extremos requeridos por dicho decreto [...]", etcétera. Dado que está la conjunción "y", la interpretación que hago de este inciso es que debería cumplirse que sea un vehículo y todos los requisitos que establece el Decreto 290.

De cualquier manera, me parecería interesante que a través del Presidente de la Comisión se realizara una consulta al Poder Ejecutivo para ver cuál es realmente la intencionalidad. De pronto solo se trata de precisar la redacción y no estamos hablando de montos exagerados, ni de más de un solo vehículo. Esa es la interpretación piedeletrista que hago del segundo inciso.

SEÑOR QUARTINO.- Si se da la interpretación de que "un vehículo" es limitativo de una sola unidad, obviamente, estaría salvado nuestro planteamiento. Este inciso es retroactivo y refiere a aquellos ciudadanos que ya hubieran iniciado los trámites también estarían amparados por esta ley. Nos ha extrañado que se legislara hacia atrás y pensamos que ese "un" se interpreta como algún vehículo. Entonces, el hecho de establecer algún vehículo puede entenderse como más de uno.

Si en la redacción se establece que se trata únicamente de un vehículo, reitero que quedaría salvado nuestro planteamiento. Sin embargo, si se deja en forma genérica alguien podría interpretar que significa más de un vehículo.

SEÑOR GANDINI.- Coincido con esta interpretación.

El segundo inciso se refiere a una situación específica: la excepción para aquellos que hubieran comenzado el trámite antes de esta ley, a quienes se concede un régimen especial para que puedan quedar exceptuados de la prohibición del artículo 1º.

La preocupación podría quedar salvada si al final del primer inciso luego de "en el artículo 6º del Decreto 290/990, de 26 de junio de 1990" dijera "y del Decreto 582/993", porque en ese decreto se reglamenta además al Decreto 290 y se establece el límite. Lo que pasa es que, según veo, el límite de US$ 250.000 es para el total de los inmuebles que se quieran importar. El límite quizás pueda ser sumamente razonable si se trata de vehículos, pero si se refiere a todo el capital inmueble que se quiera ingresar al país, por ejemplo,

herramientas o maquinarias de trabajo para instalarse nuevamente en Uruguay, a lo mejor es una cifra limitada.

No sé si se debe hacer referencia al Decreto 290 o, si hay un espíritu apropiado para ello, hacer mención concreta al tema vehículos, porque el artículo 1º de la ley a la que refiere es estrictamente sobre vehículos y la preocupación que aquí se manifiesta es esta.

Podríamos incorporar un monto específico para vehículos -para que no venga alguien con tres 4 x 4 a hacer negocio; eso no es lo que se quiere- y determinada cantidad de unidades. Quizás sea eso lo que deberíamos analizar.

La referencia al Decreto 582 puede ser exigua si se trata de la totalidad de los bienes, porque puede darse el caso de gente que quiera volver al país con herramientas de trabajo -pensemos en informática, en tecnología- y la suma sea bastante mayor que esa, por lo que la estaríamos topeando y yendo contra el espíritu que busca la ley.

Me parece que tenemos que buscar una solución estrictamente referida al tema vehicular.

SEÑOR PAZ.- Me desempeño como Gerente de la Asociación del Comercio Automotor del Uruguay.

Lo expuesto por el señor Diputado Gandini es exacto. El artículo 1º se divide en dos partes: el primer inciso habla de ahora en más, el segundo habla para atrás, de lo que ya ocurrió y estaría "blanqueando" -entre comillas- situaciones del pasado que pudieran haber contrariado la ley que rige al respecto -me refiero al rango legal- amparadas en un decreto. El segundo inciso de este artículo habla de un vehículo, pero para atrás. En adelante, desde la entrada en vigencia de esta ley se plantea que "soliciten la importación de los bienes enumerados en la ley citada" y ahí sí entra otra cantidad y otro tipo de vehículos.

En este momento estamos acá quienes representamos a los representantes de marcas -valga la redundancia- y podemos decir que aquí también está en juego el interés de los transportistas del Uruguay que podrían ver lesionados sus derechos por la posible competencia desleal, en caso de que dentro de la enorme casuística que se podría dar en esto alguien traiga camiones para trabajar en el transporte de carga, frente a quienes hoy están en el país y soportaron todas las vicisitudes durante la crisis y otros momentos particulares que pudieron haber pasado. Ese es el espíritu de lo que la Asociación viene a plantear.

SEÑOR QUARTINO.- Este proyecto de ley que se está analizando es exclusivamente para la parte vehicular porque establece que se exceptúa de la prohibición dispuesta en la Ley Nº 17.887 que refiere solo a ese tema. Toda la parte de maquinaria, bienes muebles y efectos que alhajan la casa habitación ya están reglamentados en la Ley Nº 18.250. El resto de los bienes que puede importar un inmigrante, extranjero o ciudadano uruguayo que decide radicarse nuevamente en el país, ya está comprendido en una ley ya sancionada.

Este proyecto de ley refiere solamente a vehículos, por eso la acotación en cuanto a montos o cantidades debe analizarse solo en función de la parte vehicular.

SEÑOR AMORÍN BATLLE.- Esa aclaración es fundamental. Este es un proyecto de ley que refiere a la posibilidad de importación o introducción de vehículos.

En agosto de 2005 el Parlamento votó un proyecto de ley que de alguna manera hizo legal lo que antes se hacía por decreto, porque cada seis meses se prorrogaba la prohibición de importación básicamente de camiones usados. Como ustedes sabrán, nosotros no votamos esa ley, pero está vigente y me parece que lo peor es empezar a perforarla con excepciones que no sabemos a dónde pueden llegar. Precisamente, lo que se pierde con esto es la certeza jurídica.

Hecha la aclaración sobre cuál fue mi posición en agosto de 2005, digo lo siguiente: está la ley, hagamos que se cumpla, no permitamos que se perfore con estos temas y que haya personas que puedan importar vehículos usados contradiciendo lo que la mayoría del Parlamento entendió que había que hacer.

Me parece que el tema es bastante claro. Tenemos que precisar -coincido plenamente con el señor Diputado Gandini y seguramente con alguno de la bancada oficialista- que los dos incisos marcan situaciones distintas. Si yo fuera un malpensado, diría que el inciso segundo es para blanquear alguna situación que ya existe, alguna importación que quizás el Poder Ejecutivo permitió hacer en contra de la ley. En este caso, por el inciso segundo se podría decir: "Ya que la hicieron, vamos adentro, queda". Por el inciso primero se le dice a los demás que vale todo, que no hay limitación.

Por lo tanto, es un tema delicado que debemos estudiar bien. Si hay acuerdo en que la limitación sea a un vehículo, que se haga para todos. Y francamente, me parece que el inciso segundo tiene poco sentido porque si había una prohibición para introducir vehículos legalmente, no entiendo para qué se dice que quienes ya hicieron el trámite contra la ley pueden importar. Me parece que si quieren hacer el trámite nuevamente, lo hagan a partir de que la ley entre en vigencia.

SEÑOR ASTI.- Además de coincidir con la diferencia que existe entre ambos incisos, creo que hay que enmarcar esto en la legislación vigente, en la Ley Nº 18.250, que para incentivar el retorno de compatriotas que están en el exterior exonera de tributos el ingreso al país de determinados bienes de uso personal, de su profesión, arte u oficio -tal como lo establece el artículo 76- y de un único vehículo automotor de su propiedad.

El tema es que este proyecto de ley, que traduce la intención del Parlamento de exonerar de tributos a quienes vuelvan al país, se encontró con la imposibilidad de introducir algunos de los bienes incluidos en los ítems mencionados en el artículo 76 porque ya existe una norma que prohibe la importación de vehículos usados.

Entonces, en el espíritu de la Ley Nº 18.250, esta iniciativa plantea levantar la prohibición que existe por cuarenta y ocho meses de importar vehículos automotores usados. Creo que en este tema hay que compaginar mejor. Coincido con lo que decía la señora Diputada Charlone en cuanto a consultar al Poder Ejecutivo, advirtiéndole la incongruencia que existe entre los dos incisos y entre la aplicación de la Ley Nº 18.250, que exonera de tributos a la importación de un único vehículo automotor, con el caso de alguien que considerara que su profesión, arte u oficio implica traer al país una flota de vehículos, cualesquiera sean estos. Esto es lo que creo que debemos analizar. Tenemos que hacer una consulta al Poder Ejecutivo para saber si por esta prohibición que se levantaría se permitiría importar, aunque sin exoneración -recordemos que la exoneración sería para un único vehículo-, es decir gravados, vehículos automotores en flota, siempre y cuando la persona pueda demostrar que esa es su profesión, arte u oficio. Entiendo la posición de los visitantes en cuanto a que podría ser competencia desleal, pero también lo sería si alguien trae, por ejemplo, máquinas de tejer porque es su "profesión, arte u oficio" ya que va a competir con la industria textil instalada. Esto estaría permitido porque lo habilita la Ley Nº 18.250 y, además, no hay ninguna otra ley que prohiba la importación, por ejemplo, de máquinas textiles. Pongo este ejemplo como podría citar cualquier otro.

Entonces, como en el Parlamento también hay una posición política mayoritaria que prohibió ese tipo de importación por cuarenta y ocho meses, lo cual antes se prohibía por decreto, ahora tenemos que compaginar ambas inquietudes de la legislación uruguaya: la atención a los uruguayos que regresan al país con la prohibición de importar flotas, no un único vehículo porque queda fuera de discusión que eso está habilitado.

SEÑOR DELGADO.- Hemos escuchado la explicación del Diputado Asti acerca del proyecto y, en honor a arrojar luz a la situación, quiero decir que como hay exoneraciones vinculadas a tributos de importación y como se regularizan trámites que tampoco sabemos cuántos son -dato que resultaría interesante conocer-, sería de orden que las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas vinieran a dar una explicación acerca de este asunto e, inclusive, a cuantificar los trámites ya iniciados en este sentido. Tanto en el Ministerio de Economía y Finanzas como en el de Relaciones Exteriores debe haber algún registro de personas que están en proceso de iniciar nuevamente la radicación en Uruguay, entonces, sería bueno que la cuantificación de este proyecto se pudiera llevar a grandes números, ya que no estamos hablando de detalles.

SEÑOR LINDNER.- Tan solo quiero decir que tal como está redactado este proyecto, si bien su espíritu se enmarca en la ley de migración, hoy cualquiera que cumpla con el requisito de ser un uruguayo radicado en el exterior puede realizar importaciones sin ningún límite y exento de

gravámenes puesto que no se mencionan las condiciones que señala la otra ley. Esta es la realidad que plantea el proyecto que estamos considerando hoy.

SEÑOR BRENTA.- A esta altura, queda clara la necesidad de compatibilizar esta iniciativa con una norma vigente, el artículo 76 de la Ley Nº 18.250, estableciendo límites claros, fundamentalmente para lo que se denomina "herramientas, máquinas, aparatos e instrumentos vinculados con el ejercicio de su profesión, arte u oficio."

En este sentido, comparto lo que señala el Diputado Asti en cuanto a que existe voluntad de promover el regreso de los ciudadanos uruguayos que están en el exterior, y que esto debe estar claramente precisado porque, de alguna manera, el artículo único de este proyecto admite interpretaciones distintas. Por lo tanto, corresponderá que la Comisión decida los pasos a seguir, pero es bastante consensuado el hecho de que se realicen las consultas pertinentes para mejorar la redacción y que el artículo único del proyecto cumpla con claridad el objetivo que persigue.

Si no se realizan más comentarios, agradecemos mucho a la delegación presente el aporte que ha realizado en la mañana de hoy. Luego, la Comisión continuará con el análisis del proyecto.

SEÑOR LINDNER.- Los agradecidos somos nosotros.

(Se retira de Sala la delegación de Asociación del Comercio Automotor del Uruguay)

SEÑOR ASTI.- Se habló de solicitar la presencia del Ministerio de Economía y Finanzas durante la consideración de este proyecto. No se trata de poner los huevos en distintas canastas. Acá hay una iniciativa importante en cuanto a la migración. Por lo tanto, está vinculada al Ministerio de Relaciones Exteriores a fin de entender por qué es necesaria esta ley complementaria de la Ley de Migración, Nº 18.250. También está la posición que en su momento el Ministerio de Industria, Energía y Minería planteó con respecto a la importación de vehículos usados. Además, la iniciativa está firmada por la señora Ministra del Interior; se consultó también al Ministro de Transporte y Obras Públicas. Quiere decir que hay una conjunción de visiones del Poder Ejecutivo que son las que debemos analizar. Es un tema más complejo de lo que parecía al principio. Se podría autorizar a la Presidencia para que haga los contactos. Quizás no sea necesaria la presencia de todos. Hasta podríamos hacer las consultas por escrito para ganar tiempo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Si están de acuerdo, veríamos quién tuvo la responsabilidad de la redacción final. Me imagino que habrá habido un intercambio entre los Ministerios y que alguien terminó concretando el proyecto. Entonces, citaríamos la semana que viene a quien corresponda.

El segundo punto del orden del día refiere a la consideración del proyecto denominado "Consorcios de Exportación". Habíamos recibido al senador Long, autor de la iniciativa, y al doctor Xavier de Mello, quien lo acompañó en su momento. Al respecto, el señor Diputado Asti tiene un conjunto de propuestas que quiere presentar.

SEÑOR ASTI.- Creo que hay un interés importante en promover este tipo de asociación entre las empresas para poder exportar. El problema es cuando vamos a los instrumentos. Lamentablemente, en la reunión a la que concurrieron el doctor Xavier de Mello y el senador Long nos limitamos a considerar solo la figura del consorcio o del grupo de interés económico y no seguimos analizando los otros aspectos contenidos en el proyecto de ley ni las modificaciones que se proponían. En algún momento dije que creía conveniente encarar la iniciativa desde el punto de vista jurídico y en todo caso citar nuevamente al doctor Xavier de Mello, por la versación que tiene en el tema, al senador Long como proponente original del proyecto y a quien ha sido la contraparte en el Ministerio.

En la reunión anterior prometí trabajar sobre este punto y estuve buscando algunas soluciones que pudieran contemplar las observaciones que planteaba el doctor Xavier de Mello, que me parecen de recibo. Sin embargo, también entiendo que la figura de consorcio -más allá de la opinión que tienen las autoridades del Ministerio de Economía y Finanzas que expondrán en su momento; no las comprometo con esto que voy a

decir-, sin considerar el mayor hincapié que se hizo respecto a la temporalidad, es una figura hábil, útil, para que las empresas puedan asociarse. Lo hemos visto en otro tipo de actividades en el país. Precisamente, fue la figura del consorcio la que permitió que muchas empresas se unieran para hacer proyectos importantes por la limitación de la responsabilidad que cada uno tiene cuando hace cosas en conjunto con otros.

Desde mi despacho se trabajó sobre dos líneas. Una de las líneas fue analizar la legislación internacional y la legislación nacional. Es necesario aclarar que hoy existen los consorcios de exportación, y tienen las más diversas formas jurídicas: sociedades anónimas, consorcio, grupo de interés económico. Lo mismo sucede en el resto del mundo. En algunos casos, por ejemplo en la legislación mexicana, se hace con un carácter más amplio como empresas integradoras. En ese sentido, en el Ministerio de Economía y Finanzas habría interés en plantearse la posibilidad de que esta herramienta no estuviera solamente vinculada a la exportación sino también a otras etapas del proceso productivo.

Las alternativas que se abren para plantear a la Comisión son varias. Una sería pensar en aprobar el proyecto como está y seguir trabajando en la posibilidad de otorgar amplitud en otros ámbitos. Otra alternativa sería integrar el concepto que existe a nivel internacional con las empresas integradoras -como el caso de la legislación mexicana que mencioné- para diversos tópicos. La tercera sería limitarlo exclusivamente a la exportación.

La opción que yo tomé para presentar hoy en la Comisión como herramienta de trabajo a fin de continuar avanzando y cumplir con mi promesa de analizar el tema, fue mantener el esquema que habíamos presentado en las reuniones del año pasado, que fue objeto de análisis por el doctor Xavier de Mello, levantando la observación de que algunos consorcios de exportación podrían tener en su relacionamiento con el exterior la dificultad de no contar con personería jurídica. Nosotros discrepamos con esta visión del doctor Xavier de Mello porque creemos que este proyecto establece facultades que van más allá de lo que la Ley Nº 16.060 dispone para consorcios típicos, Entonces, trabajamos sobre la base de que quienes quieran asociarse puedan optar por la forma jurídica consorcio, sin personería jurídica, o por el grupo de interés económico con personería jurídica. Ante esto, cada uno va a responder de distinta forma por las responsabilidades de la asociación y de cada integrante.

El anteproyecto incorpora la posibilidad de que se pueda hacer bajo una u otra forma. A mi entender -aunque en esto no hay nada de principios sino de conveniencia-, sería conveniente no utilizar el término "consorcio de exportación" por las dudas que se podrían generar ante la existencia de una figura de consorcio establecida en la Ley Nº 16.060, sino denominarla "asociación integradora de exportación". Quiero aclarar que no tengo problema en mantener el nombre que internacionalmente es el más habitual, aunque no el único.

La idea, que no ha sido consultada con el Ministerio de Economía y Finanzas, sería dejar que quienes quieran formar este tipo de asociación tengan la opción de elegir una u otra forma jurídica, porque creo que ambas tienen sus beneficios y sus inconvenientes. Para cada caso en particular, las empresas que quieran asociarse, elegirán la forma de hacerlo. Esa es una opción.

La otra posibilidad sería establecer una nueva Sección en el Capítulo III de la Ley Nº 16.060 y crear los consorcios de exportación como una figura distinta a los consorcios y a los grupos de interés económico. También puedo acompañar esta posición, basándonos en que si la ley dice que puede hacer determinado tipo de cosa, se está variando lo que la legislación establece para los consorcios y grupos de interés económico comunes que prevén las Secciones I y II del Capítulo III de la Ley Nº 16.060.

Dejo este anteproyecto en poder de la Comisión para que sea repartido a todos los legisladores. Por escrito aparece solo una de las posibilidades, que es la de dar la opción a quienes se asocien de elegir por una u otra forma jurídica, la que deben definir en el contrato.

SEÑOR PRESIDENTE.- En la próxima sesión veríamos los pasos a dar en función del análisis de las propuestas del señor Diputado Asti.

SEÑOR ASTI.- Habría que consultar al Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces lo enviaríamos al Ministerio de Economía y Finanzas.

SEÑOR ASTI.- La Secretaría nos ha repartido el listado de temas que se encuentran a estudio de la Comisión al inicio del nuevo período, por lo que sería bueno que en la próxima sesión también lo analizáramos para decidir qué asuntos consideramos y cuáles archivamos.

SEÑOR PRESIDENTE.- De acuerdo.

Se levanta la reunión.